	<h2>보도자료</h2>
<p>'09.7.6(월) 16:10 이후에 보도하여 주시기 바랍니다</p>	
<p>녹색성장위원회 기획총괄팀 이승원 과장, 류필무 사무관(Tel. 735-2975) 지식경제부 에너지관리과 박정욱 과장, 임혜선 주무관(Tel. 2110-5421) 환경부 기후대기정책과 박천규 과장, 맹학균 사무관(Tel. 2110-7715)</p>	

자동차 연비 및 온실가스 기준 개선방안 마련

- 미국 수준 이상으로 설정 -

- 자동차 연비를 17km/L 이상, 온실가스 배출을 140g/km 이내로 제한
 - '12년부터 단계적으로 적용하되, '15년까지 모든 판매차량에 적용
 - 자동차 업계는 두 기준 중 한 개를 택하는 선택형 단일규제 제도 도입
 - 연비 및 온실가스 배출량과 연계, 자동차 구매자 대상 인센티브-디스인센티브 도입
 - 자동차 세제를 현 '배기량 기준'에서 '연비 및 온실가스 배출량 기준'으로 전환
- 녹색성장위원회(공동위원장 : 국무총리·김형국)는 7월 6일 청와대 영빈관에서 이명박 대통령 주재로 국무총리, 녹색성장위 위원장, 관련 부처 장관, 국회의원, 지자체장, 경제단체장 등이 참석한 가운데, 제4차 회의를 개최하고,
- 2012년부터 자동차업계는 평균연비를 17km/L 이상, 온실가스 평균배출량을 140g/km 이내로 준수해야 한다는 내용의 자동차 연비 및 온실가스 기준 개선방안을 발표(녹색위·지경부·환경부 공동)하였다.

□ 정부는 국제적인 경제위기를 맞아 급격한 지각변동을 겪고 있는 세계 자동차 시장 환경에 능동적으로 대처하는 한편, 각국 간의 생존을 건 그린카 개발경쟁에 앞서 나가기 위해 자동차 연비 및 온실가스 기준을 미국 수준 이상으로 강화할 계획이다.

- 이번에 정부는 연비 및 온실가스 기준을 동일한 수준에 맞추어 17km/L, 140g/km로 각각 대폭 강화하되, 국내 자동차 소비형태 및 업계의 여건 등을 고려해 2012년부터 30%, 2013년 60%, 2014년 80%, 2015년 100%로 단계적으로 높여갈 예정이다.(현재 연비기준은 2012년부터 배기량 1,600 cc 이하 차량은 14.5 km/L, 1,600 cc 초과 차량은 11.2 km/L)
 - * 미국 측정방식으로 전환하여 연비가 15~18% 자동 상승하는 효과 감안

- 정부는 미국처럼 연비뿐 아니라 자동차 온실가스 규제기준을 도입할 계획인 바, 자동차 업계가 2개 기준 중 1개를 자율적으로 택하는 선택형 단일규제 제도를 도입해 기업 부담을 최소화해 나갈 계획이다.
- 또한 미국, 일본 등과 같이 배출가스 인증시험을 받으면 그 결과를 연비 측정시험 결과로 가름하는 사례를 참고하여 배출가스, 연비 및 온실가스 배출량의 측정방법·절차를 개선해 업계 부담을 경감할 계획이다.

□ 이와 함께 자동차 업계의 기준 달성 및 그린카 개발을 지원하기 위해 다양한 신축성 부여 제도, 저탄소 고효율 차 구매자에 대한 인센티브 및 디스인센티브 제도, R&D 지원 강화 등을 적극 추진해 나갈 계획이다.

- 정부는 오늘 발표한 개선방안을 토대로 연비 및 온실가스 세부 기준, 규제방법 및 절차 마련, R&D 지원 방안 수립 등 세부 추진 계획을 금년 내 조속히 마련할 계획이다.

※ 안건보고서 및 발표자료 : 별첨

자동차 연비 및 온실가스 기준 개선방안

- 美國 수준 이상으로 설정 -

2009. 7. 6

**녹색성장위원회
지식경제부, 환경부**

I. 추진배경	1
< 참고 1 : 해외 사례 >	3
II. 현황 및 과제	4
< 참고 2 : 연비와 CO2 배출량과의 관계 >	7
III. 개선 방안	8
IV. 기대효과	15
V. 향후 추진계획	16

I. 추진배경

- 경제위기와 자동차 시장의 지각 변동 상황에서 세계 자동차 업계는 건곤일척(乾坤一擲) 생존책으로 그린카 개발 경쟁에 돌입
 - 미국 자동차 산업은 GM이 파산신청('09.6.1) 및 'Good GM'으로 재탄생을 준비 중이고, 크라이슬러·포드의 대대적인 구조조정 중
 - 미국 BIG 3사의 미국내 시장점유율(%) : ('02)61.7→('04)58.7→('06)53.7→('08)47.5
 - EU는 클린디젤, 디젤 하이브리드차 시장 확대에 주력하고, 수소 연료전지 자동차 상용화 추진
 - 일본 자동차 산업은 세계 하이브리드카 시장을 사실상 독점
 - '08년중 세계 하이브리드카 판매대수(약 50만대)의 90% 이상을 차지 (도요타 90%, 혼다 10%)
 - ** 하이브리드카 시장은 '15년까지 현재보다 3배 규모(150만대)로 확대 전망
 - 중국 업체들도 정부지원 아래 기술력을 보유한 해외기업 M&A를 통해 선진업체와의 기술격차를 단기간내 해소하는 전략 추진
 - '09년 들어 미국 델파이(세계 5위 부품사)의 브레이크·서스펜션 사업부, 허머(GM의 군용차량 브랜드), 호주 DSI(트랜스미션 전문기업) 등 인수
- 한편, 기후변화·에너지 위기에 대응하여 국가 온실가스를 효과적으로 감축하기 위해서는 수송부문의 역할이 필요
 - 수송부문은 국가 에너지소비의 19.3%, 온실가스 총배출량의 17% 차지하고 있고, 타 부문보다 감축 여력이 큰 편
 - 자동차는 국민생활과 밀접하여 개개인이 몸소 기후변화 문제를 인식하는 수단으로서 상징성 지님(온실가스 개념 확산의 효과적인 출발점)

- 최근 EU와 미국은 온실가스 감축 및 자동차 산업의 경쟁력 제고를 위하여 강화된 자동차 온실가스 및 연비 기준을 발표
 - EU는 자동차 CO₂ 배출허용기준을 '12년부터 130g/km*, '20년부터 95g/km로 강화하는 법안을 확정('09.4)
 - * 제작사별 '12년 65% 부터 '15년 100%까지 단계적 (phase-in) 적용하고 기준 미달 제작사에 대하여는 벌금을 부과
 - 미국은 대폭 강화된 연비규제책을 발표(09.5.19)하는 한편, 환경청(EPA)와 교통부(DOT)가 온실가스 및 연비기준, 벌칙을 각각 설정하되 병행 규제(Joint rule-making)하는 입법 착수
 - * '12년부터 '16년까지 매년 5%씩 향상하여 39mpg(16.6km/L, 승용차)에 도달
- 자동차 산업경쟁력을 강화해 나가고, 수송부문의 에너지절약 및 온실가스 감축을 위하여 업계·국민·정부간 공동 노력이 절실
 - (업계) 자동차 시장 여건 변화와 환경 규제 강화 추세를 도약의 발판으로 활용하려는 진취적인 경영 마인드 필요
 - (국민) 중대형·자동변속차 선호 등 기존 자동차 문화를 탈피해 저탄소 고효율형 자동차 문화를 만들어나가기 위한 자각과 실천 필요
 - (정부) 변화된 환경에 맞는 과감한 규제 및 인센티브 도입을 통해 새로운 기술 개발과 자동차 문화의 혁신 유도

⇒ 본 안건은 자동차 연비 및 온실가스 기준을 개선하여 자동차 산업 경쟁력 강화, 온실가스 감축, 에너지절약을 적극 유도하기 위한 것임

참고 1

해외 사례

- EU : 온실가스 중심의 규제 도입(Regulations, EC No. 715/2007) 확정('09.4.6)
 - 자동차 이산화탄소 배출허용기준은 자동차 제작사별로 판매차량에 대해서 평균 '12년부터 130g/km(≒18.1km/L), '20년부터는 95g/km(≒22.4km/L) 설정
 - 시행시기는 phase-in 방식 적용('12년 65%, '13년 75%, '14년 80%, '15년 100%)
 - 이산화탄소 배출허용기준을 만족하지 못할 경우 자동차 제작사에 '12년부터 이산화탄소 초과 g당 5유로(누진제 적용), '19년부터 95유로 벌금 부과
 - 누진제 : 1g 초과시 5유로, 2g 15유로, 3g 25유로, 4g부터 95유로
 - 예) 10g 초과(140g/km)시 차량 1대당 710 유로 벌금부과 $710 = 5 + 15 + 25 + 95 \times 7$
- 영국, 독일
 - 운행세(annual Circulation Tax) 산정기준을 배기량에서 이산화탄소 배출량으로 변경하고, 이산화탄소 배출량 100g/km 차량에 대해서는 운행세 면제
- 미국 : 연비 및 온실가스 기준 강화 추진
 - 오바마 대통령은 새로운 연비기준('16년까지 35.5mile/gallon≒15.1km/L) 발표('09.5.19)
 - 현재 연비기준은 평균 25 mpg(승용차 27.5mpg, 경트럭 22.2 mpg)로, 기준 미달시 0.1mpg당 5.5\$의 벌금이 차량생산대수에 곱하여 제작사에 부과됨
 - 현재 미국 EPA(환경청)와 DOT(교통부)는 연방정부의 평균연비규제와 자동차 온실가스를 둘 다 규제하는 입법(Joint Rule Making)을 착수
 - '16년부터 연비기준(35.5mpg, 승용차 39mpg, 경트럭 30mpg, 에너지독립안보법), CO₂ 배출기준(250g/mile≒156g/km, 청정대기법)을 동시에 적용할 계획
- 일본
 - 연비 기준을 개정('07.2)하여 '10년에 15.1km/L, '15년에 16.8km/L로 상향 조정하고, 미달성시 제작사에 공표, 명령이 행해지며 명령 미이행시 벌금(100만엔 이하) 부과
- 중국
 - '15년 연비기준을 17.9km/L로 강화(현행대비 18% 상향) 검토 중

II. 현황 및 과제

1. 국내 자동차 산업 및 기술수준

- 그간 자동차 산업은 질·양 측면에서 비약적인 성장을 시현하여 우리 경제의 성장을 견인
 - 세계 5위 자동차 생산국('08년 380만대)으로서, 이 중 70%이상*을 수출
 - '08년, 유럽 82만대(31%), 북미 77만대(28%) 등 총 270만대를 수출하여, 유럽, 미국 등 수출대상국의 법·제도 영향을 크게 받음
 - 경제활동 인구의 6.7%, 사업체 총취업자의 10.3%인 총 163만명이 직·간접적으로 고용('07년)
- 국내 제작·판매차량의 평균 연비 및 온실가스 배출량은 11km/L, 201g/L로서 일본의 70% 수준

구 분		'03년	'04년	'05년	'06년	07년
일본	평균연비	14.7	15.0	15.1	15.5	15.7
	평균CO ₂ (*)	162	159	158	154	152
한국	평균연비	9.93	10.50	10.69	10.76	11.04
	평균CO ₂	-	-	210	205	201

(주) 일본의 평균 CO₂는 Carbon-Mass Balance법에 의한 계산치, 한국은 지경부 발표 자료로서, 동일 조건하에 일본의 평균값이 한국보다 10~15% 높은 편

- 해외 수출차량의 경우에도 미국 연비기준인 39mpg보다 낮은 수준
 - 도요타 프리우스 및 혼다(45mpg), 기아 리오(35), 현대 쏘나타(32), 크라이슬러 세브링(30), BMW528i(28), 현대 제네시스(27), 포드 머스탱(26) (출처 : 美 에너지부)

⇒ 선진국 동향을 감안, 연비 및 온실가스 규제제도를 선제적으로 도입하여 자동차 산업의 기술개발과 경쟁력 강화를 유도

2. 국내 자동차 소비행태

- 자동차를 신분의 표현으로 인식하는 사회분위기 및 유인책 부족 등으로 자동차 수요 패턴이 고탄소 저효율 차량중심으로 형성
- 우리나라는 경·소형차 비중이 30.6%수준으로 유럽의 54%에 비해 훨씬 낮은 편 ('07년)
 - * 경·소형차는 대형 차량에 비해 이산화탄소 배출량이 30% 이상 적음

<국내 경·소형차 판매 추이변화 >

년도	'01년	'02년	'03년	'04년	'05년	'06년	'07년
경·소형차(%)	29.3	26.2	26.3	26.2	28.1	28.1	30.6

- 연비가 높고 이산화탄소 배출량이 적은 수동변속 차량이 유럽은 전체 차량의 87%인데 반해, 우리나라는 3.5%에 불과('07년)
- 미국은 휘발유차 중심(96% 이상)으로 유종이 단순하고, EU는 디젤차와 휘발유 비중이 비슷한데 반해, 우리나라는 다양한 유종을 사용
 - * 국내 연료별 차량비중('07년, %) : (가솔린) 59 ; (경유) 24.3 ; (LPG) 16.7, 유럽 연료별 차량비중('07년, %) : (가솔린) 46 ; (경유) 53.6 ; (LPG) 1%미만

⇒ 자동차 제조 기술 향상만으로는 수송 부문 온실가스 감축 및 에너지 절약에 한계가 있으므로, 자동차 수요 패턴이 친환경 고효율 위주로 변화하도록 유인체계를 마련

3. 법제도 현황

- ◆ 연비규제는 에너지이용합리화법을 근거로 현재 실시 중으로 벌과금 부재
- ◆ 자동차 온실가스 규제는 녹색성장기본법안에 도입 근거 마련

연비 규제 - 현행 제도

- 에너지 효율향상이 규제의 목적으로서, 연비규제(CO₂ 표기) 시행
 - * 지경부 고시에 의거 운영
 - ** '12년부터 1,600cc 이하는 14.5km/L, 1,600cc 초과는 11.2km/L로 설정하였으나, 미국·EU 기준에 비해 매우 낮은 수준
- 위반시 시정명령 및 공표(벌과금은 없는 상태)

온실가스 규제 - 도입 추진 중

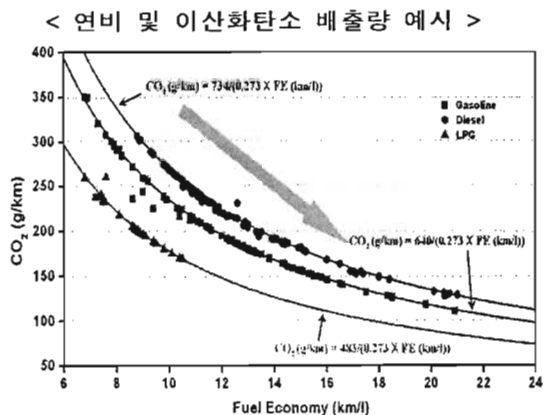
- 녹색성장기본법에 따라 자동차 온실가스 규제 도입 추진 중
 - 온실가스 감축이 규제의 목적으로서, 에너지이용합리화의 상위법
 - 자동차 온실가스 배출제한 근거를 마련(\$47②전단)하고, 타법령에 따른 규제기준 및 측정방법 등이 중복이 없도록 조치(\$47②후단)
 - 에너지이용합리화법에서 연비근거 삭제 및 지경부령으로 위임(부칙)

⇒ 온실가스 규제를 도입하되, 기존의 연비규제 및 측정 방법상의 중복문제 해소방안을 동시에 마련할 필요

참고 2

연비와 CO2 배출량과의 관계

- 연비와 온실가스는 밀접한 상관관계가 있으나, 유종이 다를 경우 동일한 연비라도 CO₂ 배출량은 다소 相異
- 연비는 자동차의 배기가스 중 CO₂, CO, HC를 측정하고 연료별 계산식에 따라 환산하여 계산



< 출처 : 자동차공업협회 >

< 연비 및 이산화탄소 배출량 예시 >

연비 (km/ℓ)	제조사 (수입사)	모델명	유종	배기량 (cc)	CO2 배출량 (g/Km)
9.8	기아	카렌스 2.0 LPI	LPG	1,998	180
	현대	투싼 2.0 DOHC	휘발유	1,975	238
	현대	테라칸 2.9TCI 2WD	경유	2,902	275
12.6	르노삼성	SM3	휘발유	1,596	186
	쌍용	액티언스포츠 2.0DI 4WD	경유	1,998	213
	현대	싼타페 2.0디젤	경유	1,991	231

< 출처 : 에너지관리공단 >

III. 개선 방안

< 추진경과 >

- ◆ 자동차 온실가스 및 연비연계 방안 지경부, 환경부 공동 마련 합의('08.12.24)
- ◆ 규제개혁위원회에서 녹색성장기본법안 심사시, 자동차 온실가스 규제 도입 통과('09.2.10)
- ◆ 자동차 연비 및 온실가스 기준 개선을 위해 관계부처, 전문가, 업계 등 10차례 심층 논의('09.6)

< 기본방향 >

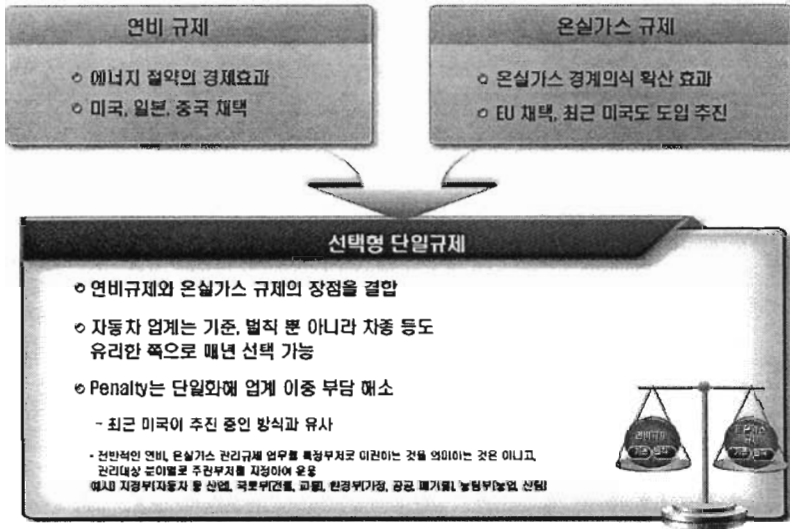
- ◆ 강력한 신호전달
 - 선진국보다 엄격한 기준 설정을 통해, 그린카 기술개발, 소비행태 변화 유도(effect signal)
- ◆ 규제 부담 최소화
 - 자동차 업계에 이중 규제가 되지 않도록 측정방법 중복 해소 및 단일 penalty 형태로 제도 마련
- ◆ 적극적 지원
 - 국내 여건 등을 고려하여 신축성 있는 제도를 도입하고 과감한 정책지원 방안 강구

1. 연비 및 온실가스 기준개선

① 선택형 단일규제

- 자동차 연비 및 온실가스 기준, 벌칙을 각각 마련하되 비슷한 수준이 되도록 설정하여 사실상 단일기준-단일규제
 - 우리나라는 미국, EU를 포함한 세계 각국에 모두 자동차를 수출해야 하고, 연비 및 온실가스 규제 공히 각각의 장점이 있는 점을 종합 감안
- 자동차 제작사는 자율적으로 연비 또는 온실가스 기준 중 한 가지를 선택하도록 허용
 - 자동차 업계는 제반사항 등을 고려하여 두 가지 중 하나를 매년 선택할 수 있도록 신축적으로 제도 설계

< 규제 체계도 >



② 적용수준, 시기, 대상 및 벌칙

- (수준) 연비 및 온실가스 배출기준은 미국 이상 수준으로 결정
 - 연비 : 17km/L 이상, 온실가스 배출허용기준 : 140g/km
 - * 미국 측정방식으로 전환하여 연비가 15~18% 자동 상승하는 효과 감안
- (시기) '12년부터 '15년까지 단계적 적용(phase-in)
 - * 제작사별로 판매되는 차량 중 연비 및 온실가스 기준을 적용받는 비중
 - '12년 30% → '13년 60% → '14년 80% → '15년 100% 적용
- (대상) 탑승인원 10인승 이하 승용차(승합자동차 포함)
 - * 측정장비 등 인프라를 조속히 구축한 이후, 업계와 협의를 거쳐 점진적으로 확대 하는 방안도 검토(중대형 화물차, 버스 등에 대한 시험은 현재 일본만 실시 중)
- (벌칙) 미국처럼 '12년부터 제작사 대상 벌과금 제도 도입
 - * 국내시장 형태, 기어 변환방식, 제작사의 어려움 등을 고려, 1년간 시험실시 후 '13년부터 벌금 도입하는 방안도 검토

< 기준 미달시 벌과금 부담 사례 >

국가	벌과금 제도
EU	<ul style="list-style-type: none"> ○ 자동차 CO₂ 배출기준 미달성시 자동차 제작사에 '12년부터 CO₂ 배출 g 기준으로 누진제 적용(1g 초과시 5유로, 2g 15유로, 3g 25유로, 4g부터 95유로) - 예를 들어, 제작사별 판매 차량평균이 '15년 140g/km일 경우, 제작사는 차량 1대당 710유로 (=5+15+25+95x7) 벌과금을 부과 받음
미국	<ul style="list-style-type: none"> ○ 기준 미달시 0.1mile/gallon당 5.5달러의 벌금이 차량 총판매대수에 곱하여 제작사에 부과됨

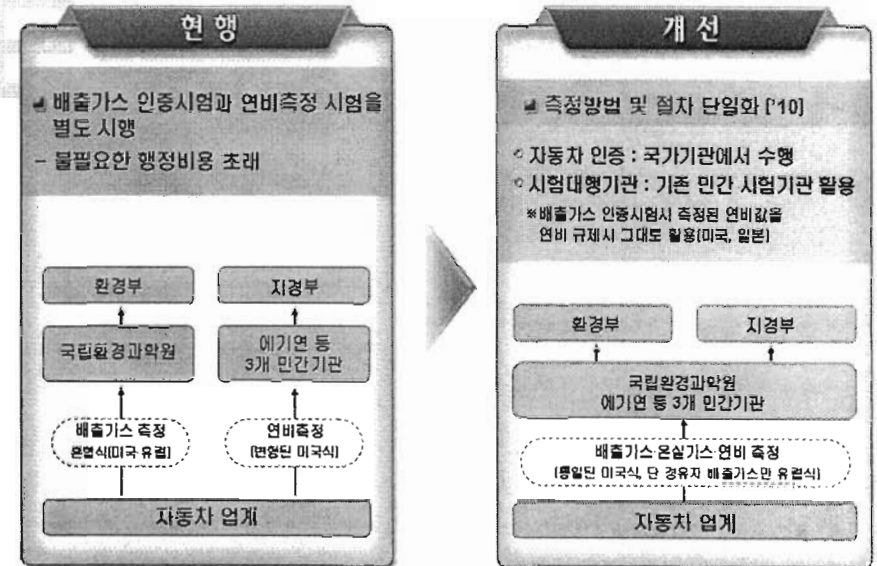
③ 업계 여건을 고려한 신축적인(flexible) 보완장치 검토

- ① (CO₂ Equivalent) 아산화질소(N₂O), 메탄(CH₄), 수소불화탄소(HFCs)를 감축할 경우 CO₂ 감축량으로 인정
- ② (차량 무게) 차량무게(공차중량)를 고려하여 온실가스 기준을 신축적으로 적용
 - * 공차중량(Curb Weight) 산출식 : GHG(온실가스) = GHG(130g/km) + P x (M-M₀),
M=차량 중량, M₀=11년 생산모델 중 해당 차종의 평균 중량값, P와 M₀은 국내 자동차 시장에 맞는 값 개발 (EU의 경우에는 P= 0.0457, M₀=1,372kg)
- ③ (소규모 제작사) 일정대수 이하 판매 제작사에 대해서는 유예 기간 설정 검토
- ④ (그린카 인센티브) 50g/km 이하(예시) 차량에 대해 제조사 평균 CO₂ 계산시 추가 인센티브 부여
- ⑤ (소급·이월 허용) 연비 초과달성분에 대해 3년 전후로 소급·이월(carry back·carry forward)을 허용하는 제도 도입
- ⑥ (Credit 거래 허용) 기준을 초과 달성한 경우 남은 크레딧(credit)을 다른 자동차 제작사에게 판매하고,
 - 기준을 미달성한 경우 부족한 크레딧을 살 수 있도록 허용*
 - * '12년경 총량제한 배출권 거래제와 함께 실시

④ 연비 및 온실가스 측정방법 및 절차

- 미국·일본 등의 사례*를 참고하여 배출가스, 연비 및 온실가스 배출량의 측정방법 및 관련 절차의 개선을 추진
 - * 미국은 환경청(EPA)에서 배출가스 인증시험시 측정된 연비값을 교통부(DOT)에서 연비 규제시 그대로 활용(일본도 동일)
- 연비 및 온실가스 배출량 측정방식을 미국 방식으로 전환
- 배출가스 인증시험기관*과 연비측정기관** 중 택일하여 한번만 측정을 받도록 하되, 자동차 인증은 국가기관에서 수행하고, 시험대행기관은 기존의 민간 시험기관 활용
 - * 국립환경과학원 ** 한국에너지기술연구원, 자동차부품연구원, 한국석유제품관리원

< 체계도(현행 vs. 개선) >



2. 자동차 소비행태 변화유도 정책

① 연비 및 온실가스 배출량과 연계, 차량 구매자 대상 인센티브-디스인센티브(incentive-disincentive) 도입

- 환경개선부담금 제도 개편 방안 및 자동차 관련 세제 활용 방안 검토
- 프랑스 Bonus-Malus 제도를('08.1.1) 벤치마킹하여 제도 설계
 - 프랑스는 CO₂ 배출량에 따라 보조금 또는 부과금을 부여하는 'Bonus-Malus' 제도로 100g/km이하 차량이 전년 대비 '08년 487% 증가

【 프랑스의 Bounus-Malus 제도 】

- ◇ 신차구매자를 대상으로 자동차 이산화탄소 배출량에 따라 보조금·부담금 제도를 '08.1.1부터 시행('08.1.1)
- ◇ CO₂ 배출량이 130g/km 미만 차량에는 200~5,000유로의 보조금을 지급하고, 160g/km 초과 차량에는 200~2,600유로의 부담금 부과
- ◇ 동 제도 도입 이후 저탄소 자동차 등록이 전년 대비 '08년에 77~487% 급증

< 이산화탄소 배출량에 따른 차량의 판매량 변화(프랑스, '07~'08년) >

CO2 배출량(g/km)	보조금(유로)	부담금(유로)	증감률(%)
100 이하	1,000 ~ 5,000	-	487.3
101~120	700	-	77.1
121~130	200	-	△8.8
131~160	-	-	△10.4
161~165	-	200	△24.3
166~200	-	750	△42.1
201~250	-	1,800	△51.8
250이상	-	2,600	△56.1

② 자동차 등록세, 취득세 등 세제 개편 적극 추진

- 자동차 관련 세제의 과세 기준을 현재의 '배기량 기준'에서 '연비 및 온실가스 배출량 기준'으로 전환*('10년 이후)
 - * 자동차 세제를 온실가스 또는 연비기준으로 개편하는 방안 연구 용역 조속 추진
 - (한국) 배기량 기준으로 취득세, 등록세, 자동차세 등 과세
 - (미국) 자동차 취득시 연비 기준 과세(Gas guzzler tax)
 - (영국, 프랑스) CO₂ 기준으로 자동차세 과세

3. 저탄소 고효율 자동차 R&D 개발 강화

- 정부 R&D 지원 강화로 그린카 기술개발·양산·보급 체계 마련
 - 클린디젤 차량의 효율 극대화 및 배출가스규제 대응을 위한 핵심 부품 개발
 - LPG 하이브리드차, 플러그인 하이브리드차(PHEV) 등 기술개발 지원
 - 연료전지 스택열화방지 등 연료전지 시스템 기술 개발 및 고효율 축전기 기술개발 및 수소연료전지차 인프라 구축 지원

< 참고 : 각국의 그린카 R&D 정부 투자규모 >

국 가	추진기관	투자 규모 또는 계획
한국	지경부	하이브리드차, 연료전지차 개발에 1,876억원 투자('04~'09) * '10~'13년간 2,825억원 투자계획(잠정)
	환경부	차기기준 만족 차량, 저감장치 개발에 550억원 투자('04~'09) * '10~'13년간 700억원 투자계획(잠정)
	국토부	하이브리드차, 연료전지차 안전평가기술 개발에 130억원 투자('04~'09) * '10~'13년간 259억원 투자계획(잠정)
미국	에너지부	수소차 및 친환경 연료 개발 등에 약 21억불 투자('03~'15)
	교통부	친환경 버스 보급에 6.3억불 투자('03~'15)
일본	경제산업성	하이브리드차·수소차 개발 등에 약 1,059억엔 투자('98~'12)
유럽	EC	청정연료 및 수소차 개발 등에 총 71억유로 투자('03~'15)

* 그린카 개발 촉진을 위해 미국 250억불, 독일 6억 5천만불 저리 융자('09)

IV. 기대효과

- 그린카 '13년 4대 강국 진입, '20년 세계 강국 진입
 - 하이브리드차, 클린디젤차, 전기차 등 저탄소 고효율 자동차 기술 확보로 매년 연비 및 온실가스 감축 향상 신기술을 적용하고 공격적 마케팅을 통한 국내생산 및 수출 10% 확대
 - '08년 국내 자동차 생산대수(380만대) 대비 10% 생산증가 달성시, 7.6조원 생산증가로 2만명 신규고용 창출 기대

구분	전략목표
하이브리드차 (플러그인 하이브리드차 포함)	· (세계시장 점유율) 0.2% ('08) ⇒ 3.9% ('13) · (양산) '12년
전기차	· (양산) '11 ~ '13년
클린디젤차	· (세계시장 점유율) 0% ('08) ⇒ 5.1% ('13) · (양산) Euro5 금년 9월, Euro6 '14년

- 자동차 부문 온실가스 감축 및 에너지 절약
 - (온실가스) '15년까지 누적 약 8백만톤, '20년까지 누적 약 25백만톤 감축 효과
 - (에너지) '15년까지 누적 약 15백만배럴, '20년까지 누적 약 42백만배럴 절감 효과
- 측정방법 단일화를 통한 자동차 업계의 부담경감
 - 자동차 제작사에게 측정방법과 관련된 One Stop Service를 제공하는 한편, 측정을 위한 검사수수료·차량 제작비·운송비 및 인건비 등의 행정비용이 약 20억원/년 절감

V. 향후 추진계획

- 이상과 같은 자동차 연비 및 온실가스 기준 개선방안을 토대로 세부 추진 계획을 금년내 조속히 마련
 - 자동차 연비 및 온실가스 세부기준, 규제방법, 절차, 인센티브-디스인센티브 등에 대해 업계와 조율을 거쳐 확정하고 관련 법령 개정 추진
 - 그린카 R&D 지원 강화 및 국민의 자동차 소비패턴 변화를 적극 유도

◆ 자동차는 경제와 생활에 미치는 파급효과 및 영향이 큰 만큼, 연비 및 온실가스 기준 강화는 국가가 '저탄소 녹색성장'으로 나아가는 지렛대(leverage) 역할을 할 것으로 기대됩니다